4/C24

PUENTE AÉREO realizado por Aerolineas Argentinas a las I. MLV en Abril/82

INFORME: LARUMBE, Caulpa, Blau, Reinoso

UTIL·OF

Publicado en Boletín Nº 6 - 2006
CAEE

4/C24

ANEXO 1

PUENTE AEREO REALIZADO POR AEROLINEAS ARGENTINAS A LAS ISLAS MALVINAS EN ABRIL DE 1982

El presente relato es un resumen de la presentación que realizaron Osvaldo Larumbe, Osvaldo Cánepa, Horacio Reinoso y Eduardo Blau, Comandantes retirados de Aerolíneas Argentinas, sobre sus vivencias en la participación en el puente aéreo a Malvinas durante el Conflicto del Atlántico Sur, el 27 de abril de 2006 en el Circulo de la Fuerza Aérea Argentina, propiciado por el Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos.

INTRODUCCION.

"Chancha", sobrenombre que compartimos orgullosamente con los HERCULES C--130 que tan destacada labor cumplen hace años en la FAA, es como llamamos cariñosamente los pilotos al BOEING 737 – 200. Ese es el avión que volábamos en AEROLINEAS ARGENTINAS, que llevaba en el orden de 120 pasajeros en vuelos de veinte minutos a tres horas allá por lo años 70 y que hoy día continúa volando. Esta aeronave es una de las más hermosas para volar y posiblemente, en particular para los pilotos, con mejores cualidades para aterrizar en cualquier lugar y bajo casi cualquier condición.

Después de la recuperación de nuestras islas MALVINAS y ante un requerimiento de la FUERZA AEREA ARGENTINA, fueron destacadas dos aeronaves de este modelo para incorporarse a la fuerza de transporte para realizar el puente aéreo a las islas, operando en forma alternativa desde RIO GALLEGOS y COMODORO RIVADAVIA. Estas fueron el LV-JTD, que al día de hoy sigue volando en AEROLÍNEAS como avión de transporte de ejecutivos, y el LV-LEB que esta postrado en BAHIA BLANCA a la espera del desguase.

Para la planificación de los cruces a la pista de PUERTO ARGENTINO fue llamado el Comandante HORACIO "Jerry" REINOSO, retirado hoy de AEROLINEAS, al que conozco desde que hicimos el curso de piloto en la ESCUELA DE AVIACION NAVAL, allá por 1963, el cómo PILOTO de la PREFECTURA y yo como PILOTO AVIADOR. Es, además, Ingeniero Aeronáutico, Psicólogo, eximio pintor, y el mejor bailarín de tango de AEROLINEAS. Este es su relato:

En esa época en AEROLINEAS ARGENTINAS había una Gerencia de Operaciones, una Subgerencia Técnica, y el DEPARTMENTO DE INGENIERIA Y NORMAS OPERATIVAS (DINO) que estaba a cargo mío, en Ingeniería de Operaciones estaba el Ingeniero Aeronáutico GARCIA PROCELLI y en Procedimientos M. RUIZ.

Producido el desembarco argentino el 2 de abril del 82, nosotros, los del grupo técnico, nos fuimos a la Plaza de Mayo a gritar un poco, a contagiarnos de emociones, a pensar y soñar acerca de que podíamos arrimar desde nuestro lugar.

Entonces a uno de nosotros se le ocurrió una hipótesis remota, casi un disparate, y la idea era ¿qué podíamos hacer si nos pedían algún tipo de participación en las ISLAS MALVINAS?

El gran motor de esa idea fue el pequeño N. GARCIA PROCELLI, que amaba su profesión de ingeniero y le gustaba la aviación, sobre todo la militar. Tratamos el tema ese día y empezamos a ver lo que necesitábamos para calcular algo. Primeramente discutimos el tipo de avión a usar, descartamos rápidamente el FOKKER - 28, bimotor de AEROLINEAS ARGENTINAS que lleva 65 pasajeros por la falta de reversores de turbinas que ayudan a frenar y porque fijamos una hipótesis de colocar o sacar de la isla 10 toneladas que serían de carga o soldados con equipo, (además, yo volaba el B-737, y no quería quedar afuera).

Pensamos que el avión debía estar sin asientos para reducir el PESO FIJO OPERATIVO y beneficiar la performance, que todavía no sabíamos cuál sería, pues no teníamos cartas del aeropuerto. Solo había en la oficina de Navegación un talonario de cartas de aproximación de LADE (LINEAS AEREAS DEL ESTADO) en donde estaba el aeropuerto de Malvinas, el dibujito de la pista, el rodaje y la plataforma. Todo había que adivinarlo, realmente una situación patética. Pero bueno, la conmoción era tan grande que trabajar en salvar estas dificultades fue posible sin que nos molestaran demasiado, al menos menos en los primeros días. Fue así que le pedimos por nota!!! al Instituto Geográfico Militar que nos enviara las cartas de la zona para estudiar el problema...

Teníamos el largo y ancho de la pista por la carta de LADE y una idea, pero no las dimensiones ciertas, de calle y plataforma. Tampoco sabíamos de obstáculos en el caso que los hubiera ni tampoco algo sumamente importante, si tenía zona de frenado o franjas con buen soporte de peso al aterrizaje para un tren de aterrizaje principal de dos ruedas como el del B - 737

También teníamos la configuración del avión que habíamos elegido..., y que por esas raras coincidencias era también el que volaba como Capitán. Tenía que ser el B -737, debía serlo..., eso me daba vueltas en la cabeza.

Revisamos, a través de la documentación del BOEING que poseíamos, que experiencias existían en operaciones de campo cortó con ese avión. Recuerdo que habíamos encontrado una operación comercial, aunque por poco tiempo en las Islas Feroes en el Mar del Norte, pero con motores a reacción de mayor potencia que los nuestros, que teníamos el motor con unas 4.000 libras menos de empuje.

La gente de navegación comparaba la meteorología de ambos lugares, y las pistas; de las Feroes que creo que tenía 1200 metros de largo y era normalmente ancha; pero la de PUERTO ARGENTINO tenía 45mts de ancho y 1.250mts de largo. Bueno, se trataba de una operación en campo corto para desafío, tanto de cálculo para ver si era posible, como de calidad de operación, y que ...no se rompiera nada.

En nuestra empresa, como en el país, había conmoción. Las operaciones de vuelo se "rarificaron", hubo manifestaciones en Auckland, frente al hotel donde se alo-

jaba la tripulación, y se suspendieron allí las operaciones al igual que en Londres por supuesto, pero lo de Auckland, curiosamente, sorprendió a mucha gente.

Con las cancelaciones y reprogramaciones había más aviones disponibles, pero también aparecieron nuevos destinos, estaban los proveedores, había que retirar equipos en distintos países y el DINO comenzó a trabajar a destajo preparando rutas, alternativas, cargas posibles, combustible, tiempos de vuelo, problemas de sobrevuelo con carga militar, etc. Algunos se realizaban, otros no, pero había que prepararlos de igual forma, eso tenía a la gente muy ocupada. Hay que recordar que entonces no teníamos la capacidad de computación que existe hoy, tanto para los planes de vuelo como para cálculo de pesos. Así que casi todo el procesamiento de datos era manual, sobre todo en el BOEING-707.

De todas maneras, esa idea disparatada nuestra del 2 de abril seguía desarrollándose. GARCIA PROCELLI había conseguido información de la flota inglesa a través de los libros JANE S y vaya a saber de que otra fuente, nombres y datos, que se pegaban en una pared, y por otra parte. En cuanto a los B -737 ya teníamos calculados los pesos de despegue y aterrizaje con todas las variables (menos una) y, cargando solamente combustible en Rio Gallegos o Comodoro Rivadavia, podíamos manejar la hipótesis de 10 toneladas entrando o saliendo de Malvinas.

Habíamos apostado a que si se producía un acuerdo de repliegue en tiempos mínimos teníamos capacidad de salir de las islas con lo que habíamos entrado. Recuerdo que el tiempo de vuelo entre RIO GALLEGOS y MALVINAS era de una hora y le habíamos agregado un combustible de espera, las alternativas eran RIO GALLEGOS, RIO GRANDE o COMODORO RIVADAVIA. En algunos casos consideramos no más de 30 minutos en la plataforma, y tratamos de imaginar lo que decía de iluminación en umbral de pista, pero era imposible de interpretar la carta famosa de LADE.

No sabíamos si habría posibilidad de tener arranque eléctrico o neumático, para las turbinas. Pensamos entonces en que habría que dejar el motor N° 1 (izquierdo) en marcha para abrir bodegas y descargarlas. Todo lo que cada uno podía aportar como inconveniente en la operación se trataba de solucionar. Era casi un desafío intelectual originado en el grupo y que nos mantenía activos, algo así como una distracción útil.

Todo era de ese modo, hasta que un día el GERENTE DE OPERACIONES, me llamó para una reunión en su oficina. Estaba con un oficial de de la Fuerza Aérea de apellido MIGUEZ, creo que en esa época era Mayor, pero a quien yo conocía de Alférez porque cursó la Escuela de Ingeniería uno o dos años después que yo, así que compartimos dos o tres años en el mismo Instituto, donde también se había recibido además de ser piloto en la FAA. Nos teníamos mutua estima, era profesionalmente sólido y su apodo era Gallego. No recuerdo cual era su cargo operativo, quien lo enviaba u otros detalles. Nos dimos un abrazo y fiel a su mote, fue al grano.

"Jerry, hay un problema de transporte y además ustedes tienen que entrar".

Nuestro gerente de operaciones, que de aviones y operaciones mucho no entendía, escuchó sorprendido que le dijera que teníamos lista la operación en la isla y que habíamos pensado en el B-737 con carga de 10 toneladas y otros detalles de hacían a la misma.

Solo se necesitaba ver algunas cosas acerca de las instalaciones, datos, formas de la operación. En síntesis, tenía que ir a las islas para verlas personalmente y este quedó en hablar con el Dr. PELLEGRINI (PRESIDENTE DE AA).

MIGUENZ quedo en llamarme a mí, o a la jefatura de la línea B - 737 para el primer vuelo. El jefe de la Línea B - 737 era MARTIN KRIEGER, y su segundo era MIGUEL GIROUD. Algo les había adelantado de lo que estábamos haciendo y estaban de acuerdo y entusiasmados, e intercambiamos algunas ideas.

Ese día me llamó el Dr. PELLEGRINI y me preguntó si podía confiar en que no se produciría un accidente o desastre, que era vital para la empresa que no ocurrieran hechos graves. Hablamos mucho y le comenté hasta adonde habíamos llegado en el estudio, y que las tripulaciones serían solo de comandantes y estábamos cuidando los últimos detalles. Como siempre con él fue una buena charla, clara y precisa.

Al día siguiente, creo que era fin de semana, me llamó alguien para decirme que MIGUEZ tenía un vuelo programado dentro de dos horas para Malvinas, como comandante de F-28. Me fui como estaba, y tuve la precaución de llevarme un gorro de lana.

En el aeropuerto, que no recuerdo si era Morón o Palomar, me encontré con el CTE MIGUEL GIROUD, que estaba de uniforme y con el MAYOR MIGUEZ, un profesional de primera línea, discreto y eficaz, que no ha tenido la suerte que se merecía últimamente, pero eso no disminuye mi reconocimiento y estima.

En esa época éramos demasiado jóvenes, pero la conducta profesional que tuvo todo el grupo que voló a las islas tuvo una característica poco común, a lo que deberíamos agregar el respetuoso silencio por la gente que perdió la vida o que hizo bien su trabajo, por simple que haya sido.

Con MIGUEZ y GIROUD, llegamos a las islas, después de una larga espera, ya en condiciones nocturnas, entramos desde el mar. Estábamos en la cabina y cada uno trataba de registrar todo lo que veíamos para después transmitirlo a nuestros compañeros, por si se concretaba la operación.

Bajamos del F-28 y yo me fui a caminar la pista, total era corta y no rengueaba todavía. Fui a ver el balizaje a bochones o lámparas a querosén, a hablar con el soldado que los encendía porque con el viento se apagaban permanentemente..., a ver los cajones que estaban al costado con sus luces rojas, cómo era la franja lateral, las cabeceras, medir a zancadas el ancho del acceso a la plataforma y también a medir ésta.

Además hice algo por mí y quienes habían trabajado en el DINO. Tome mi gorro de lana, lo llené de piedras del costado de la pista y las lleve a BUENOS AI-

4

RES donde les di una piedra de MALVINAS a cada uno de los empleados que había trabajado en los cálculos, fue un... por las dudas, una emoción más y un vuelto al instante por lo que habían hecho. Yo todavía la conservo y sé que otros también. Cuando regresamos al continente, después de conversar algunos detalles con GIROUD, desde el FOKKER F -28 llamamos por radio a la vieja CENTRAL DE OPERACIONES de AEROLINEAS y avisamos:

"Estamos OK para la operación".

ESTADISTICAS

Ante el requerimiento de dos aeronaves para efectuar vuelos de transporte de personal y carga entre RIO GALLEGOS o COMODORO RIVADAVIA a las islas MALVINAS, el presidente de AEROLINEAS, imparte instrucciones al respecto a las gerencias de MANTENIMIENTO y OPERACIONES.

En primer lugar designa a los Boeing 737 serie 200 Advance LV-JTD y LV-LEB, despojándolos de los asientos de pasajeros, alfombras y revestimientos para reducir su peso básico vacío. Por otra parte, a través de la gerencia de OPERACIONES, el departamento de INGENIERIA y NORMAS OPERATIVAS, se realizó en tiempo record el estudio de factibilidad para poder transportar un mínimo de 10 toneladas a la pequeña pista de PUERTO ARGENTINO de solo 1250 metros. La jefatura de la línea BOEING 737, a su turno, designa a los comandantes, para volar en parejas, dentro de la dotación de la línea para realizar los cruces.

Para la investigación de los vuelos realizados me base en las planillas de actividad diaria llenada por MANTENIMIENTO, en las planillas de despegues y aterrizajes de la OFICINA DE OPERACIONES DE RIO GALLEGOS, y en las hojas del LIBRO DE VUELOS de algunos de los pilotos involucrados

De dicha investigación surgen los siguientes datos y estadísticas:

Indicativos para los aviones: *PETREL 8* y *PETREL 9*.

PRIMER PARTE:

Base de operación RIO GALLEGOS, entre el 11 de abril y el 14 de abril de 1982.
Vuelos previstos: 43
Vuelos realizados: 41
Dos regresos, uno por viento fuera de norma y otro por avión accidentado en la pista.
Soldados transportados: más de 4100.

SEGUNDA PARTE:

Base de operación COMODORO RIVADAVIA, entre el 20 y el 24 de abril de 1982.
Vuelos previstos y realizados: 29
Soldados transportados: más de 1400 y 160 toneladas de carga.

TERCERA PARTE:
Base de operación RIO GALLEGOS, entre el 25 y el 27 de abril de 1982.

Vuelos previstos: 20
Vuelos realizados: 19
Un regreso por alarma de ataque.
Soldados transportados más de 1.000 y 110 toneladas de carga

RESUMEN FINAL

89 vuelos realizados sobre 92 Vuelos previstos (98% de efectividad).

Personal transportado: 6500 y 270 toneladas de carga.

Un vuelo típico entre Rio gallegos y Puerto Argentino tenía las siguientes características:
Peso de despegue: 49 toneladas
Combustible para la ida y la vuelta: 10 toneladas
Peso de aterrizaje: 45.7 toneladas

La mayor dificultad de toda la operación era la de aproximar, aterrizar y frenar casi 46 toneladas que tocaban a unos 135 nudos en los cortos 1.250 metros de pista de PUERTO ARGENTINO, con un microclima que no ayudaba a la operación. Normalmente la pista estaba mojada y la persistencia un molesto viento de través, además de la carencia de la infraestructura adecuada.,... pero a esa edad, eso nos fascinaba...

Toda esta operación que sumo algo así como 200 horas de vuelo, fue realizada sin pinchar una goma, y creo que estamos ante el puente aéreo de mayor magnitud de nuestra aviación comercial.

PARTICIPANTES.

OSVALDO LARUMBE, se retiro de Aerolíneas Argentinas hace un par de años y tiene una empresa de compra y venta de repuestos aeronáuticos. Un hijo es piloto de Aerolíneas Argentinas.

OSVALDO CANEPA, se retiro de la empresa hace un año y se dedica por entero al golf.

ALBERTO PARACAMPO, se retiro de Aerolíneas hace tres años para mejorar su golf y hacer buenos asados con sus amigos.

JUAN CARLOS HRUBIK, oficial de la Fuerza Aérea al cual le perdí el rastro después del conflicto. Ya fallecido, siempre guardo el recuerdo de su permanente predisposición para solucionar cualquier cosa que hiciera falta.....un tipazo.

MARIN KRIEGJER, se retiro de la empresa para disfrutar de su nieto; su hijo es piloto de Aerolíneas.

DOCTOR PELEGRINI, Presidente de Aerolíneas. Siempre respaldó los proyectos de la camada joven de Boeing 737. Fue el responsable de la época de oro de la compañía y de ponernos a todos la camiseta de la empresa.

MIGUEL GIROUD, ponía el corazón en pelear por lo que se proponía. No estuvo de acuerdo con la venta de Aerolíneas y nos dejo muy joven.

CESAR GATTI, se retiro de Aerolíneas el año pasado. Dedica la mayoría de su tiempo a su chacra de Capilla del Señor. Su hijo es piloto de la empresa.

HUGO SOLIMANO, se retiro de Aerolíneas hace muchos años y hoy cuida de nuestra obra social y su campo.

DANIEL MAURIÑO, se fue de Aerolíneas hace muchos años emigrando a Canadá para trabajar en simuladores de vuelo y en OACI.

MARTIN ARANA, se retiro de Aerolíneas hace años. Falleció.

ROBERTO GAZZERA, en actividad como Comandante de Boeing 747.

JORGE PEREZ TAMAYO, en actividad como Comandante de Airbus 340.

PEDRO MANSILLA, en actividad como mecánico de Aerolíneas.

EDUARDO BLAU, retirado de Aerolíneas y que tuvo el placer de investigar y compaginar estos relatos para que salgan a la luz.

EDUARDO BLAU

BUENOS AIRES, 16 de mayo de 2006.